

## RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

### Vers le droit à la mobilité dans la Constitution ?

Versailles, Philippe

*Published in:*  
Droit et Mobilité

*Publication date:*  
2003

*Document Version*  
le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

*Citation for pulished version (HARVARD):*

Versailles, P 2003, Vers le droit à la mobilité dans la Constitution ? Dans CREMOR (Ed.), *Droit et Mobilité: Actes du colloque du 18 octobre 2002 organisé par le CREMOR et les FUNDP*. VOL. 2, Mobilité et transport, Presses universitaires de Namur, Namur, p. 61-68.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# 8

## Vers le droit à la mobilité dans la Constitution ?

Philippe VERSAILLES

*Avocat et chercheur au centre « Droits fondamentaux et lien social » de la faculté de droit des FUNDP*

Consacrer un droit à la mobilité dans la Constitution belge paraît sympathique et dans l'air du temps. A côté d'une dimension purement symbolique ou politique, se posera cependant la question de son effectivité juridique éventuelle. Celle-ci dépendra, notamment, du choix terminologique retenu pour nommer ce nouveau droit, ainsi que des conséquences liées à son rapprochement éventuel avec les droits économiques, sociaux et culturels proclamés à l'article 23 de la Constitution.

La mobilité constitue une problématique complexe et hétérogène, s'appuie sur des compétences institutionnelles éclatées (Etat, Régions, pouvoirs locaux, acteurs privés à qui l'autorité publique délègue la réalisation ou la gestion) et des normes diverses. Le droit à la mobilité s'appuie donc sur un droit de la mobilité éclaté.

Les lignes qui suivent ne nourrissent d'autre ambition que d'amorcer une réflexion prospective quant à l'opportunité et l'efficacité d'une consécration Constitutionnelle du droit à la mobilité<sup>52</sup>.

Alors, en route...

---

<sup>52</sup> Une proposition d'insertion du droit à la mobilité dans la Constitution a été avancée récemment : Ch. Repr., S.O. 1999-2000, n° 0468/001 : proposition de révision de l'article 23 de la Constitution en vue de garantir un droit à la communication et à la mobilité, déposée par M. Danny PIETERS.

## 1. La recherche d'une définition

Inscrire un nouveau droit dans la Constitution relève d'une opération délicate. Le choix des termes n'est pas neutre, ni sur le plan symbolique et politique, ni sur le plan de l'effectivité juridique. Insérer un droit à la mobilité dans la Constitution nécessite une définition préalable de ses éléments constitutifs. Le choix de ceux-ci détermine ensuite le choix de la terminologie de la consécration de ce droit dans le texte Constitutionnel.

Les droits Constitutionnels récemment consacrés sont généralement dotés de qualificatifs qui en mesurent la portée, et en quelque sorte en « annoncent la couleur ». Cette technique Constitutionnelle assure le cadre sémantique dans lequel le droit consacré se déploiera, c'est-à-dire le sens ou la direction vers laquelle le droit sera interprété. Proclamer le droit au logement décent ou le droit à un environnement sain ne signifie pas la même chose qu'un droit au logement ou à l'environnement.

Le choix du qualificatif avec lequel compléter le prescrit Constitutionnel du droit à la mobilité relève d'un projet politique. Selon que la mobilité consacrée sera adaptée, efficace, conviviale, de qualité ou encore intégrée, fonctionnelle ou minimale, l'impulsion donnée au travail du législateur et le sens offert au travail d'interprétation des Cours et tribunaux, accentueront tel aspect ou tel autre de la question de la mobilité.

L'objet de la présente réflexion n'est pas de mener une étude systématique ni approfondie sur les éléments constitutifs de ce droit. On peut néanmoins en avancer ci-après quelques traits.

La mobilité consiste à répondre dans l'espace aux contraintes de temps (se déplacer d'un lieu de vie à un autre, d'une occupation professionnelle, privée ou familiale à une autre), tout en répondant dans le temps aux contraintes d'espace (se déplacer dans un délai raisonnable et selon des horaires fiables). La mobilité consiste d'une part à se déplacer dans l'espace. Circuler suppose, notamment, un réseau de voies de communication, des infrastructures, des moyens de transport, des normes de praticabilité, de sécurité et confort. La mobilité consiste également à se déplacer dans le temps. Cela suppose notamment des temps et déplacement raisonnables, des horaires fiables.

Garantir le fait de se déplacer, comme activité essentielle dans une société moderne, n'est pas neuf sur le plan juridique : notre droit connaît la liberté individuelle, la liberté d'aller et venir, la liberté de circulation des personnes, le droit de choisir son lieu de résidence. Mais le droit à la mobilité est plus que cela.

Il s'agit d'abord de garantir la mobilité de chacun. Cette approche individuelle, fidèle à l'esprit du texte Constitutionnel, doit se conjuguer avec une définition essentiellement collective de la problématique de la mobilité, tout en tenant compte des besoins et aspirations spécifiques de certaines catégories de personnes, notamment celles dont la mobilité est réduite ou fragile (handicapés, piétons, cyclistes).

Il s'agit également de la mobilité adaptée. Aux contraintes physiques ou financières, aux besoins et aspirations professionnels, familiaux, culturels, de loisirs, etc.

Il s'agit encore d'une mobilité intégrée, dans le respect de l'environnement et du cadre de vie, dans ses différentes strates géographiques et du développement durable.

On le constate, l'enjeu du droit à la mobilité est d'ordre non patrimonial (il s'agit de satisfaire une aspiration ou un besoin indispensable dans la vie moderne), tandis que les moyens pour le réaliser sont de nature essentiellement patrimoniale (le coût des infrastructures, la loi du marché, les contrats de gestion). Ce paradoxe, caractéristique des droits fondamentaux, souligne la complexité de leur concrétisation dans l'ordre juridique positif.

## 2. Dans la Constitution

L'état actuel de la Constitution belge pourrait offrir des niches au droit à la mobilité.

L'on pourrait rechercher sa trace, tour à tour, au travers de diverses dispositions existantes relatives au fait de circuler, au travers du droit de mener une vie conforme à la dignité humaine inscrit à l'article 23, alinéa 1<sup>er</sup>, ou encore parmi ou dans le prolongement des droits économiques, sociaux et culturels inscrits au second alinéa de cet article.

La Constitution connaît diverses dispositions qui touchent directement ou indirectement à la mobilité : la liberté individuelle, la liberté d'aller et venir, le droit de choisir son lieu de résidence, sans entrave de l'autorité. Mais cette conception individualiste des libertés fondamentales ne permet pas d'embrasser l'étendue des enjeux du droit à la mobilité. Celui-ci est en effet plus qu'une liberté attachée à l'individu, il s'inscrit directement dans l'altérité sociale. Si ma liberté s'arrête où commence celle de mon voisin, ma mobilité prend par contre son sens dans sa confrontation à celle de mes voisins.

L'article 23, alinéa 1<sup>er</sup> de la Constitution consacre le respect de la dignité humaine. Il s'agit d'un droit basique, par essence inconditionnel. Se déplacer fait-il partie de la dignité humaine, est-ce une condition nécessaire au respect de celle-ci ?

La réponse varie selon la conception de la dignité humaine que l'on retient. L'abondante jurisprudence élaborée depuis 1976 par les cours et tribunaux, à propos de la loi organique des CPAS et du droit au respect de la dignité humaine inscrit à son article 1<sup>er</sup>, offre deux grandes approches de la notion de dignité humaine.

Celle-ci peut être entendue comme un socle minimum de besoins vitaux élémentaires dont le respect doit être inconditionnellement garanti : se loger, se nourrir, se vêtir, se soigner, etc. Le droit à la mobilité s'accommode peu de cette définition.

La dignité humaine peut également être comprise comme la condition de possibilité d'un épanouissement personnel et social. Au-delà d'une approche essentiellement quantitative de nécessités économiques basiques, une telle interprétation appelle une approche plus qualitative des conditions minimales de vie, par la prise en compte des besoins, mais aussi des aspirations et des attentes profondes de l'individu appréhendées dans leur contexte psychosocial, socio-économique et culturel.

Dans la ligne de cette seconde interprétation, il a été jugé qu'actuellement en Belgique, les droits fondamentaux dépassent la simple satisfaction des besoins de base (nourriture, logement, habillement, soins de santé...) et comprennent le droit au travail, le droit au respect de la personne, le droit à des relations sociales, le droit à des activités d'épanouissement physique ou culturel. En ce sens, le droit au respect de la dignité humaine comprend celui de mener une existence autonome.

Dans cette perspective, le droit à la mobilité participe aux conditions de cette autonomie et pourrait, de la sorte, trouver sa source dans l'article 23, alinéa 1<sup>er</sup> de la Constitution.

L'article 23, alinéa 2 consacre les droits économiques, sociaux et culturels. Cette disposition en présente une liste que l'adverbe « notamment » précise non exhaustive. La technique de la liste exemplative souligne qu'elle illustre une notion générique, susceptible d'extensions ultérieures à d'autres hypothèses dont les éléments constitutifs seraient fidèles à la définition proposée des droits économiques, sociaux et culturels déjà consacrés. Dans cette perspective, un accord politique pourrait demain permettre d'insérer le droit à la mobilité dans l'article 23 : le cadre juridique en est déjà tracé.

Autre est la question de savoir si le droit à la mobilité pourrait être entendu comme le prolongement des droits économiques, sociaux et culturels actuellement proclamés. La mobilité est-elle une condition nécessaire à l'exercice desdits droits fondamentaux ? Dans cette perspective, le droit à la mobilité serait-il garanti au titre de droit de prolongement ? La liberté d'association n'implique-t-elle pas la possibilité concrète de se déplacer vers le lieu de réunion ? La réglementation relative à l'assurance chômage précise qu'un emploi n'est convenable que si son lieu d'exécution n'est pas trop distant du lieu de résidence du travailleur afin de ne pas lui imposer une charge déraisonnable de temps de déplacement professionnel. Ainsi, le droit au travail ne sous-tend-il pas un droit à une mobilité raisonnable ?

Cette approche présente un inconvénient. Appréhendé en effet sous cet angle, le droit à la mobilité serait inféodé à chacun des droits dont il serait le prolongement, ce qui en livrerait une définition globale éclatée, donc peu satisfaisante.

Insérer le droit à la mobilité dans la Constitution rappelle encore la construction, certes théorique, mais traditionnelle de la classification des droits fondamentaux en générations successives.

La première génération consacre les droits civils et politiques. Le titulaire du droit est l'individu en tant qu'homme. Il s'agit de droits touchant à l'individu en tant que sujet de droit : liberté individuelle, droit à la vie, droit à l'expression, droit à la liberté de culte, droit de réunion, droit au respect de la vie privée et familiale, droit de propriété privée, liberté de commerce et d'industrie.

Ces droits reposent sur l'obligation négative de l'Etat, de s'abstenir de mettre des entraves à leur exercice. Conçus avant tout « contre le pouvoir », surtout exécutif, ces droits appellent, sauf les exceptions légales, une maîtrise individuelle totale sur leur objet (vie, liberté, vie privée, culte...).

On considère généralement que la plupart de ces droits de la première génération consacrent autant de droits inversés : le droit d'association implique celui de ne pas s'associer, la liberté d'expression implique celle de ne pas s'exprimer ou de se taire<sup>53</sup>.

La deuxième génération consacre les droits économiques, sociaux et culturels. Le titulaire du droit est l'individu en tant que participant à la vie sociale, en tant qu'homme situé : droit au logement, au travail, à la santé, à la sécurité sociale, etc. Ces droits reposent sur une obligation positive de l'Etat « de faire », pour concrétiser ce droit : il s'agit d'un droit-créance sur l'Etat, inscrit dans une dynamique téléologique. Ces droits appellent une maîtrise relative de l'objet du droit.

Ainsi, un locataire maîtrise son logement dans les limites de son contrat de bail, et peut changer de logement, un travailleur salarié maîtrise sa force de travail, dans les limites des règles du marché du travail, et peut changer d'employeur, l'individu a relativement prise sur sa santé, par la qualité de son alimentation et de son hygiène et peut, dans les limites bien sûr de la science médicale, changer de dispensateur de soins ou de méthode thérapeutique. Il s'agit d'un processus de socialisation des droits fondamentaux, entendus comme constitutifs du lien social, et qui n'ont de sens que s'ils sont concrétisés par les pouvoirs constitués.

Le rôle actif des pouvoirs publics s'avère essentiel à l'égard de cette catégorie des droits fondamentaux. La carence ou l'inertie de leur action entraîne parfois des mécanismes d'appropriation privée. Un phénomène concurrent apparaît en effet, qui se manifeste par une privatisation collective de l'objet du droit et des moyens de sa concrétisation (établissements

---

53 L'argument a suscité la controverse à l'égard du droit à la vie, dont le droit inversé autoriserait l'euthanasie.

de soins privés réservés à une clientèle triée sur le volet, domaines et parcs résidentiels de logements privés et gardés).

La troisième génération concerne les droits dits de solidarité. Le titulaire du droit est l'individu en tant qu'acteur et créateur de changement dans la vie sociale (droit à l'environnement sain, droit à la mobilité). Ces droits reposent sur une dialectique de droit et d'obligation, dont la concrétisation dépend de l'effort ou de la responsabilité de tous (Etat, citoyens, autorités publiques et privées). En ce sens, l'objet du droit coïncide avec l'objet de l'obligation correspondante. Il s'agit d'un processus de « solidarisation » des droits fondamentaux, qui n'ont de sens que s'ils sont concrétisés par les pouvoirs constitués et si les citoyens adoptent un comportement responsable compatible avec son objectif ainsi qu'avec celui de leurs semblables.

L'expression de la dimension sociale ou solidaire des conditions de réalisation des droits fondamentaux dits des deuxième et troisième générations trouve, sans doute, écho dans l'expression juridiquement floue insérée dans le texte de l'article 23 de la Constitution, qui proclame que la concrétisation par les pouvoirs constitués des droits qui y sont consacrés se réalise en tenant compte des « obligations correspondantes » de leurs bénéficiaires. Ce n'est pas le lieu de sonder ici ce que recouvre cette expression, mais elle témoigne de l'intuition du constituant d'enraciner la concrétisation de certains droits fondamentaux au croisement d'un double mouvement, d'une double responsabilité, celle des pouvoirs constitués et celle de leurs bénéficiaires.

Le droit à la mobilité peut s'inscrire dans cette classification. Il rappelle à la fois les droits de la première génération (l'Etat me laisse circuler sans entrave, mais ma mobilité est limitée par celle de mon voisin), de la deuxième génération (l'Etat s'engage à me laisser circuler de manière efficace, et en organise les conditions effectives de possibilité), et de la troisième génération (la mobilité dépend de l'Etat et du comportement responsable de chacun).

La théorie des droits Constitutionnels inversés issue de l'analyse des droits dits de la première génération permet encore de penser, aux côtés du droit à la mobilité, le droit à l'immobilité. Celui-ci pourrait, notamment, entraîner le droit de mener une vie sociale épanouie, et d'accéder aux services divers que cette dernière appelle, sans être contraint à de longs et pénibles déplacements, voire en revendiquant le droit de rester, sinon chez soi, du moins dans son milieu local. Il ne s'agirait plus seulement de penser le droit à la mobilité sous l'hypothèse du transport de l'individu vers les lieux de travail, de service, de loisirs ou de communication sociale, mais également sous l'hypothèse du transport inverse (ce qu'illustrent les pratiques relativement récentes du télétravail ou des services dits de proximité, etc.).

### **3. La spécificité du droit à la mobilité ?**

Les droits économiques, sociaux et culturels se caractérisent, de manière générale, par une définition individuelle de leur objet. Cette caractéristique emporte des conséquences importantes sur le plan de l'effectivité juridique. La spécificité éventuelle du droit à la mobilité peut être interrogée suivant ces différents points de comparaison.

Il résulte de la définition individuelle de l'objet des droits économiques, sociaux et culturels, d'une part une intervention normative directe, quant aux conditions d'accès et de maintien de la jouissance de cet objet, ainsi que quant à la recherche d'une qualité de cette jouissance. La loi joue un rôle régulateur du comportement des acteurs en présence, et protecteur des intérêts

jugés dignes. Ainsi, la loi instaure un cadre qui prend en compte les intérêts du protagoniste plus faible, le locataire, le travailleur, l'assuré social.

Il en résulte également une maîtrise relative par le titulaire du droit sur son objet. Cette maîtrise se réalise au travers de relations d'ordre souvent bilatéral, de nature contractuelle ou réglementaire. L'encadrement contractuel ou réglementaire du rapport entre le titulaire et l'objet des droits économiques, sociaux et culturels permet de conférer à ceux-ci des effets horizontaux, c'est-à-dire inscrits dans des rapports particuliers privés. Le locataire peut invoquer le bénéfice du droit au logement pour l'opposer au droit de propriété du bailleur, ou à tout le moins offrir au juge un intérêt pertinent dans la balance des intérêts auquel il procède dans la résolution du litige locatif. Le droit à l'environnement sain emporte également certains effets horizontaux : le riverain d'une usine polluante peut également invoquer ce droit lorsque l'objet du litige et ses incidences sont géographiquement situés.

L'encadrement contractuel ou réglementaire permet encore de définir les acteurs de concrétisation des droits économiques, sociaux et culturels, qu'il s'agisse des parties au contrat, ou des institutions et établissements chargés par la loi de contribuer à l'application des réglementations. Un processus de concertation, de consultation d'organes représentatifs des intérêts en présence concourt à la définition ou l'application des réglementations.

Un acteur public subsidiaire, le CPAS présent dans chaque commune du Royaume, reçoit la mission légale d'apporter l'aide due par la collectivité à toute personne qui n'est plus à même de vivre conformément à la dignité humaine, c'est-à-dire qui se trouve confrontée à une situation de besoin qui met sa dignité humaine en péril. En ce sens, le CPAS peut être amené à garantir des conditions minimales d'accès à ces droits par des interventions individuelles directes.

Le droit à la mobilité appelle une autre approche. A l'inverse des droits fondamentaux classiques construits sur le modèle de l'individu-roi, le droit à la mobilité naît et prend son sens dans l'altérité, voire même dans le conflit.

Le droit à la mobilité ne porte pas sur un objet individuel. Il ne s'accommode guère d'une maîtrise individuelle sur l'objet de ce droit, dès lors que l'élément fondamental de la mobilité réside dans la pluralité des acteurs et l'interconnexion de leurs comportements. L'objet du droit à la mobilité est par essence commun et partagé.

Le droit à la mobilité ne se prête dès lors guère non plus à la contractualisation de l'accès et du maintien de la jouissance de son objet. Les déplacements par des moyens de locomotion privés ne se coulent pas dans un cadre contractuel bilatéral. L'utilisation des transports publics se réalise certes dans un contrat de transport, mais celui-ci n'offre aucune stabilité spatio-temporelle, il s'éteint avec le trajet auquel il se rapporte. Les abonnements prennent la forme d'une relation contractuelle plus stable, mais constituent une réponse évidemment insuffisante pour embrasser les différents paramètres constitutifs du droit à la mobilité.

Le droit à la mobilité ne produit pas d'effets horizontaux. Il paraît a priori difficile d'en invoquer le bénéfice devant le juge, à l'encontre de tout autre utilisateur des moyens et voies de transport et de communication, dans l'objectif d'astreindre celui-ci à un comportement particulier.

Le droit à la mobilité ne repose pas sur l'action d'un acteur public subsidiaire, qui se verrait confier la mission légale de garantir un accès à un seuil de mobilité minimal. Certes, une ébauche de réponse réside dans la mission légale du CPAS, qui peut être amené à allouer à un individu une aide nécessaire pour répondre à une situation de besoin qui mettrait sa dignité humaine en péril, notamment en lui accordant un aide financière destinée à lui permettre de se



déplacer (prise en charge du coût de l'abonnement à un transport public, prise en charge des coûts accessoires d'un véhicule privé, etc.).

Par ailleurs, peu d'acteurs collectifs, autres que corporatistes, concourent à la définition concertée des politiques publiques, à l'élaboration et la mise en œuvre des dispositifs normatifs, ainsi qu'à la gestion des conflits. Aucun mécanisme global de concertation ne rassemble à cette fin les acteurs concernés. Il s'agit toutefois d'une approche nouvelle des droits fondamentaux qu'appelle le constituant de ses vœux. L'association de la responsabilité des bénéficiaires potentiels des droits économiques, sociaux et culturels, à l'action des pouvoirs publics, trouve ainsi son expression dans la prise en compte des « obligations correspondantes » auxquelles fait allusion l'article 23 de la Constitution.

#### **4. Les effets de la consécration institutionnelle**

Consacrer le droit à la mobilité dans la Constitution revêtirait celui-ci d'une double portée : à la fois immédiate et finale.

Les effets à attacher à la proclamation Constitutionnelle du droit à la mobilité doivent cependant être nuancés par la prise en compte des normes communautaires qui sont hiérarchiquement supérieures au droit interne, mais qu'il n'est pas possible d'examiner ici.

La portée finale résiderait dans la consécration d'un projet de société, d'un engagement des autorités constituées de réaliser, à terme, un véritable droit à la mobilité. Cette consécration emporte un effet symbolique ou pédagogique : en l'inscrivant dans la Constitution, l'Etat décide qu'il constitue un enjeu important et il s'engage à le réaliser. Cette inscription Constitutionnelle évite le débat quant à savoir si ce droit à la mobilité existe ou non et s'il peut se voir reconnaître les attributs traditionnels des droits subjectifs.

La théorie de la combinaison de droits fondamentaux indivisibles permettrait encore d'appuyer l'effectivité du droit à la mobilité, lu conjointement avec d'autres droits Constitutionnels dont la mise en œuvre supposerait celui-ci. Combiner par exemple, le droit à la mobilité avec les principes généraux de non-discrimination et d'égalité permettrait d'interroger les inégalités entre usagers urbains et usagers ruraux, entre usagers motorisés et usagers faibles. De même, combiner le droit à la mobilité avec le principe de précaution accentuerait une politique de sécurité.

La portée immédiate insiste sur la mission de service ou d'intérêt public reconnue à la mobilité. Dans cette perspective, un résultat minimal doit être garanti, qui prend la forme d'un service basique ou de conditions élémentaires de mobilité, accessibles particulièrement aux catégories défavorisées de la population. La définition d'un minimum à assurer identifie le droit à une mobilité minimale comme une mission complémentaire des CPAS, chargés par la loi d'assurer à chacun les moyens de vivre conformément à la dignité humaine, notamment en lui permettant d'assumer ses besoins élémentaires, au rang desquels se situerait la mobilité.

Un effet d'interprétation serait encore reconnu : il reviendrait au juge d'apprécier les litiges concrets à la lumière de la proclamation du droit à la mobilité dans la Constitution. De même un effet dit de « *standstill* » : les autorités constituées s'interdisent de faire marche arrière, de porter atteinte aux acquis dans la mise en œuvre des politiques publiques, notamment la conception des outils de définition et de gestion de la mobilité (le Code de la route et le Code de la rue, les plans, programmes et autres schémas de développement).



Cet effet d'interprétation reçoit une effectivité particulière au travers des recours judiciaires, singulièrement par le jeu de l'article 159 de la Constitution, et le contrôle Constitutionnel dévolu à la Cour d'Arbitrage.

La définition d'un service minimal ou de tarifs préférentiels est peut-être de nature à répondre, minimalement, aux besoins des catégories les plus faibles (les usagers faibles, les personnes à faibles ressources, les handicapés, le milieu rural). Cette approche crée cependant une « mobilité à deux vitesses ». Assurer la liaison ferroviaire Paris - Bruxelles en 1 h 20 a-t-il un sens lorsque la liaison Thorembais-les-Béguines – Vresse-sur-Semois par transport public relève de la gageure ?

Certes, une telle approche concourt à répondre aux besoins basiques de catégories déterminées de personnes : une infrastructure adaptée pour les personnes à mobilité réduite, un aménagement des quartiers et des abords des écoles pour les cyclistes et les piétons, le respect des horaires de transport public pour les navetteurs, un coût accessible des transports publics pour les personnes à faibles revenus. Elle n'en demeure pas moins insuffisante.

## **5. Un mot de conclusion**

Conclure dans l'état actuel de la question paraît impossible.

Se déplacer est une évidence, mais suscite le débat depuis que cette activité humaine élémentaire n'est plus garantie, précisément en raison des conséquences de sa sur-utilisation. Si le droit à la mobilité frappe à la porte de la Constitution, c'est, au-delà d'un effet de mode, parce que la réflexion traditionnelle relative aux droits et libertés fondamentales continue à s'ouvrir aux réalités modernes et aux défis nouveaux que celles-ci suscitent.

L'imagination - et l'audace - des juristes sera nécessaire pour lui donner corps et le faire vivre.